

# 政策激活置换需求 汽车以旧换新“酣畅淋漓”

当下，促进汽车消费再加码，全国各地正在大力推行新一轮汽车以旧换新活动。

其中，上海2024年对符合条件的个人用户以旧换新购买纯电动小客车，给予每人一次性1万元购车补贴。日前，中国证券报记者实地探访上海多家4S线下店发现，新能源车以旧换新市场活跃度持续上升。

业内人士认为，在政策带动下，2024年我国汽车市场有望持续复苏，其中换购更新车的潜力巨大。为进一步推进汽车消费，应从促进新车消费和畅通流通链条方面协同发力，尽快形成合力，疏通以旧换新中的难点和痛点。

● 本报记者 黄一灵 乔翔



上海浦东新区一蔚来门店

本报记者 黄一灵 摄



## 政策成效逐步显现

“最近挺多人来咨询以旧换新补贴。”上海一家蔚来中心门店的工作人员告诉中国证券报记者。

记者来到该蔚来门店，入口处映入眼帘的便是以旧换新活动牌——“最低零成本，旧车换蔚来！五大收益直接享”。上述工作人员介绍，目前上海市政府对以旧换新置换新能源车的补贴是1万元，这笔资金是申请后直接打入个人账户。而且旧车不限，电车、油车都可以，不过前提条件是沪牌。

根据上海市发改委和上海市财政局发布的《上海市促进汽车消费补贴实施细则》，自2024年1月1日至2024年12月31日（均含当日），个人用户购买纯电动小客车新车，注册使用性质为非营运，且在规定的期限内转让（不含变更登记）本人名下在上海市注册登记的非营业性小客车的，上海市给予个人用户一次性1万元购车补贴。

在上海某上汽奥迪4S店，销售人员告诉记者，奥迪Q5 e-tron是上汽奥迪发布的纯电

SUV，记者询问的相关配置其官方指导价为29.85万元，在叠加品牌各优惠政策后，最低可以到23万元（但需要走按揭）。如果再加上上海以旧换新的1万元置换补贴，该车仅需22万元便能落地。如果旧车残值较低，可以走车辆报废程序，根据最新政策，符合要求最高可以拿2万元补贴。

“真金白银”的补贴对新能源汽车销售产生了积极影响，消费者对新能源汽车的兴趣日益浓厚。“今年新能源车价格降下来了，现在比较好的新能源车都不到30万元，再加上各种补贴叠加在一起，能便宜上万元。”上海市民小贾五年前购买混动新能源车最近一直有置换的想法，现在在实打实的补贴优惠让他下定决心将换车提上日程。

中国证券报记者调研发现，部分车企针对特殊情况还会有更多的补贴。例如，上述蔚来工作人员称，如果旧车牌照是上海市蓝色牌照（沪C除外），且通过蔚来的渠道将沪牌旧车进行售卖，再购入蔚来新车，车价可以再减1万元。即便不是上述沪牌车辆，如果在蔚来平台进行置换，蔚来还可以赠送一年的辅助驾驶服务。

上述上汽奥迪4S店销售人员透露，“政策

出台后，来店咨询的顾客明显增多，连我们都排上了相关指标。这个指标指的是消费者只需通过奥迪4S店旧车免费上门评估服务进行回收比价即可，不是一定要把旧车作为二手车结价给奥迪4S店。”

## 带动汽车产销

包括上海在内，全国各地这一轮汽车以旧换新的热潮源于今年4月。当时，商务部、财政部等多个部门联合发布了《汽车以旧换新补贴实施细则》。据不完全统计，该政策实施三个多月以来，已有超过20个省份制定了具体的执行方案，各大车企也积极响应，推出了各种优惠措施以吸引消费者。

以旧换新政策进一步激发了新车市场活力。中国汽车工业协会数据显示，今年上半年，汽车产销量分别为1389.1万辆和1404.7万辆，同比分别增长4.9%和6.1%。“现在以旧换新补贴力度那么大，从消费者角度出发，我们还是更建议买新车，性价比更高。”上海某二手车市场工作人员在记者咨询二手车相关优惠时直言。

由于新能源车相关补贴更高，因此，从性价

比角度而言，新能源车也更受消费者青睐，产销增长速度更快。今年上半年，国内新能源汽车产销量分别为492.9万辆和494.4万辆，同比分别增长30.1%和32%。

值得一提的是，政策还在持续加码。7月，国家发改委、财政部印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》，其中报废旧车并购买新车的个人消费者，补贴标准由购买新能源车补1万元、购买2.0升及以下排量燃油乘用车补7000元，分别提高至2万元和1.5万元。

太平洋证券研报显示，相较于4月出台的《汽车以旧换新补贴实施细则》，此次以旧换新加力补贴，预计将加速释放终端持币待购的需求，补贴范围扩大到乘用车、商用车、两轮车、动力电池等，汽车以旧换新将开启新一轮年度行情。

实际上，得益于“以旧换新”补贴政策拉动等因素，汽车等产业链企业2024年上半年业绩显著提升。例如，航天智造2024年上半年预计净利润为3.5亿元-4亿元，同比增长108.1%-137.83%。在谈及公司上半年业绩增长原因时，公司表示，相关研究表明，2024年中国汽车市场将继续保持增长态势，总销量预计增长3%，其中新

能源汽车销售有望增长20%。截至2024年上半年汽车行业发展好于预期。

对于后续汽车产业发展趋势，航天智造在投资者关系活动记录表中披露称，随着我国老旧汽车存量不断累积，换购更新的潜力巨大。中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会预测，今年乘用车市场消费增量将有40%来自以旧换新。

## 进一步畅通链条堵点

2024年是消费促进年，汽车行业作为消费大头更是如此。但中国证券报记者在走访时还发现，在以旧换新促汽车消费的同时，仍有相关堵点待畅通。

一方面是回收渠道。小贾告诉记者，自己除了去4S店和二手车交易市场询问能否进行相关回收外，并不知道市面上还有哪些较为公开透明的旧车回收渠道，“即便是问，不同机构的比价也很复杂，有时候嫌麻烦真的就想旧车再坚持开开算了。”

专家认为，从回收主体来看，规范化标准的大企业通过正规渠道回收和处理，成本高，经济效益差，积极性不高。

在回收渠道方面，未来由个人车主报废新能源车动力电池将成为主流，但也会造成来源广泛而分散，回收难度较大，且大部分退役动力电池将通过非正规市场进行回收，安全隐患和环保风险大。在综合利用环节，目前尚未建立梯次利用产品管理机制，对于梯次利用产品的质量和稳定性缺乏保障。

已有上市公司展开相关行动。福田汽车相关负责人表示，已与中国供销集团下属的再生公司开展合作，推进福田客户车辆的回收再生和二手车业务。

与此同时，7月发布的《上海市加快汽车更新消费行动方案（2024-2027年）》提出，支持发布二手车价格评估标准和动态价格趋势信息。支持二手车鉴定评估机构与保险企业等合作，为整车厂提供新车型的保值率评估服务。持续完善二手车车价“公正估”“车况报告”等信息化服务，便利经销商企业和消费者通过车架号和车牌号实时查询在售二手车的评估价值和车况。

另一方面，是金融产品的供给还不够丰富。虽然目前零首付、零利息等金融服务已屡见不鲜，但是在记者走访的4S门店中，并未发现金融机构有针对“以旧换新”政策推出二手汽车、新能源汽车等专属贷款产品。

招联首席研究员董希淼建议，金融机构应加大产品和服务创新力度，进一步丰富汽车消费金融产品类型，促进汽车消费金融更加普惠化。如根据不同地区、不同客群需求，因地制宜提供定制化信贷产品，精准地满足市场需求，提升客户体验。

# 实探赛可智能：更低成本无人驾驶出租车上路在即

● 本报记者 乔翔 黄一灵

打开微信小程序，输入出发地和目的地，等待5分钟左右，一辆赛可智能无人驾驶出租车（Robotaxi）缓缓驶来，精准地停在临港滴水湖地铁站指定出站口。上车输入手机号后四位，并在一系列安全提示播报后，这辆无人驾驶出租车平稳出发。在途经标志性建筑以及景区时，车内会在询问后播放相关介绍，体验感十足。这一幕，是中国证券报记者日前前往上汽集团旗下负责高级别自动驾驶技术研发和商业化落地的重要载体——赛可智能进行调研前所感受到的真实自动驾驶体验。

下车后走进一座并不起眼的办公楼，这里便是位于临港的赛可智能办公地。记者在展厅看到，墙上展示了公司涉足自动驾驶领域以来的各项成绩以及现有的无人驾驶出租车产品类型。记者在赛可智能运营总监陈国发的交流中了解到，路上所体验到的正是赛可智能第二代无人驾驶出租车，该产品系2022年年初研发并于去年底投入测试运营，2023年对其进行了10个版本以上的迭代升级，最终呈现出目前的技术形态。

“目前已经完成了两代无人驾驶出租车的研发与交付，现阶段正在进行第三代无人驾驶出租车的研发，预计将于今年底对现有车辆进行替代。”陈国发向记者透露，公司已于7月4日获得上海首批无人驾驶示范应用通知书的主驾无人自动驾驶出行服务，有望在8月初对公众开放。

## 即将启动公测

“赛可智能无人驾驶出租车已在临港测试运行一年，总行驶里程已超过30万公里。”陈国发向记者介绍，目前公司已在临港设置53个自动驾驶点位，运营范围覆盖临港主城区68平方公里，包括校区、商业区、居民区、政企机构、旅游景点、交通枢纽等重要交通节点。

“比如上海天文馆、海昌海洋公园等旅游景点也会实现覆盖。此外，临港一些大学也都设了点位，部分大学可能会设置多个站点。”陈国发回忆道，2022年只有18个点位，这两年站点逐渐增多，未来会考虑逐渐将站点的概念模糊，让接驳点更加密集。

就在今年7月4日，赛可智能率先取得上海首批无人驾驶示范应用通知书，获准向公众提供主驾无人自动驾驶出行服务。据悉，公司共

获得5张主驾无人自动驾驶示范应用牌照。换言之，赛可智能目前有5辆主驾无人自动驾驶出租车获准投入公开应用。

值得一提的是，在今年世界人工智能大会举办期间，在相关体验活动中，赛可智能无人驾驶出租车首度对外开放，部分市民已通过微信小程序“小可来喽”免费体验了L4级主驾无人自动驾驶。

在采访中记者了解到，预计八月初，赛可智能将正式开启公测，届时市民可以选择“主驾无人”的模式进行乘坐体验。由于仍在示范应用阶段，首批主驾无人自动驾驶出租车将不收取运营费用，乘客可免费搭乘。

“从牌照资质角度看，主要分三个阶段，一是道路测试，我们去年6月8日已经拿到；二是示范应用，于今年7月4日获取。”陈国发告诉记者，根据许可证显示，示范应用有效期为2024年7月4日至2025年1月4日，期间可以载客，可以打单，但是不能收费。在这半年期间，更多的是做一些里程、客单量等数据的积累，之后才是示范运营，进入示范运营阶段才可以对公众收费。

今年3月，浦东新区第二批自动驾驶开放测试道路发布，实现了金桥与临港自动驾驶测试道路的互联互通，其中就包括从临港主城区到浦东机场等更丰富的道路测试场景。

陈国发透露，赛可智能也将在8月推出连接临港到浦东机场的运营专线，首批已有20辆赛可智能L3级别无人驾驶出租车获得资质（车内将配备安全员），且在机场专线运营的前三个月，运营车辆将不收取费用。

“目前在浦东机场设置了4个点位，包括在T1和T2航站楼出发层和地下车库各设置了一个站点，专线将连接浦东机场和临港的53个商业化运营站点。”陈国发介绍，此次打通临港主城区至浦东机场路段的高快速测试路线，将以更为苛刻的功能安全要求应对更加复杂的交通环境，开展规模化测试运行和商业探索，为后续示范应用、示范运营做足技术储备。

## 成本有望大降

“目前我们的主力车型还是以上汽Marvel

R车型为基础改制而来，不过以新一代智己汽车为框架的第三代产品，使用的是最新架构，并在此基础上做L4级别的改制，整体技术水平以及成本层面都有一定的改善。”陈国发表示，下一代产品比当前这一代产品会更加稳定可靠，体验感也会更好。

具体到第二代和第三代整车硬件成本拆解，赛可智能CTO（首席技术官）于乾坤对记者表示，不算第二代产品的裸车价，仅以加入的一些L4级别套件等费用，这部分成本约30万元以上。

“我们在第二代产品上使用了6个激光雷达，还使用了一些定制的大算力工控机，导致整体成本较高。”于乾坤表示，相比较而言，除去



赛可智能无人驾驶出租车

本报记者 乔翔 摄

裸车价，第三代产品的成本可以控制在10万元以内，相比第二代产品降低了60%以上。

“一方面我们减少了激光雷达的使用，而且随着量产的推进，近两年激光雷达价格下降幅度比较大。另一方面，基于第二代车的开发升级，我们把相关零件进行了替代。经过测算，某零件在第二代车上大概有15个，而在第三代车上会合并成一个零件，这部分的成本下降幅度也会比较大。”于乾坤说。

于乾坤表示，不仅如此，新一代车型的整体

架构也有更新，比如第二代产品的传感器配置比较少，但第三代产品使用的车型配置整体较完善，因此这部分费用也下降很多。

记者采访了解到，赛可智能第三代产品的零件集成度已经达到比较高的水准，将采取部分前装和部分后装的方式下线。所谓前装，是指汽车出厂前已经装配好相关配件，而后装则是在汽车销售后自行添加或者更换部分配件。

“准确而言，选择前装还是后装是一个选择性问题，而不是技术性问题。”陈国发表示，现在公司规模还比较小，为小批量生产10辆或者20辆车去预约生产线，成本会比较高，且后装方式的稳定性和可靠性已经不是问题。

长，或是前方一直有人行走使得车辆“困”在原处，则需要安全员接管。

不过，随着示范应用向示范运营过渡，车内安全员也将逐步取消。如何持续强化安全保障，是公众和企业都十分关注的问题。陈国发告诉记者，未来将采取安全员远程监管和网格化管理的方式，双管齐下提供安全保障。

“我们的远程安全员是从现有的安全员中进行精挑细选，入选后还会进行一系列培训。”陈国发表示，需要明确的是，安全员远程监管的主要作用是帮助解决车辆脱离被困住的场景，接管时也有速度限制。

“对于紧急情况，其实第一时间交给自动驾驶，让车辆安全平稳地停下。如果自动驾驶无法完成，还可以通过其他辅助驾驶等制动手段，将车辆安全停靠在路边。若这些方式全部失效，这时远程安全员会介入，不会出现远程安全员和自动驾驶同时操控的情况。”陈国发说。

对于目前的远程监管比例，陈国发表示，由于目前规模尚小，公司主驾无人车辆总共为5辆，加之现在还不属于盈利阶段，主要还是验证整个技术的闭环性、稳定性以及安全性。因此，在验证阶段，虽然技术能做到1:4的远程监管比例，但目前实际是按照1:2来实行，中长期争取向1:11去努力。

“按照我们的计划，明年无人化的车辆会越来越多，初步可能会投入40辆，我们也会通过网格化管理的方式进行安全保障。”陈国发介绍，在允许范围内按照6平方公里或8平方公里划分一块区域，这40辆车大概会覆盖5个区域。在此框架下，每两三公里会安排一个网格化的管理人员，例如突发事故、电量检查、车辆清扫等进行紧急处理和日常运维。

陈国发表示，网格化管理的优势在于，远程监管介入也要借助驾驶模式，万一相关车辆的驾驶功能全部失效，网格化管理员第一时间赶到现场，且其设计的应急方案是5分钟以内必须抵达现场，将事故影响降到最低。

据悉，截至2024年7月，赛可智能在全国已累计开展10万公里以上的道路测试，并在仿真环境中设计了超过95000个测试场景，完成仿真测试超过150万公里，对无人化场景进行了多重技术验证及迭代，提升了系统冗余设计、远程驾控系统开发、极端场景处理应对机制、车队运营管理等方面的能力。

值得一提的是，在记者乘坐无人驾驶出租车前往赛可智能的途中，车内安全员告诉记者，现阶段需要他们接管的场景“几乎很少”。

“事实上，车辆在行驶过程中是不可以接管的，只有当车速为零或暂时失去了自动驾驶功能时才可以接管。”陈国发表示，目前出现的接管场景大多是例如车辆在路上发生拥堵时间较

长，或是前方一直有人行走使得车辆“困”在原处，则需要安全员接管。

不过，随着示范应用向示范运营过渡，车内安全员也将逐步取消。如何持续强化安全保障，是公众和企业都十分关注的问题。陈国发告诉记者，未来将采取安全员远程监管和网格化管理的方式，双管齐下提供安全保障。

“我们的远程安全员是从现有的安全员中进行精挑细选，入选后还会进行一系列培训。”陈国发表示，需要明确的是，安全员远程监管的主要作用是帮助解决车辆脱离被困住的场景，接管时也有速度限制。

“对于紧急情况，其实第一时间交给自动驾驶，让车辆安全平稳地停下。如果自动驾驶无法完成，还可以通过其他辅助驾驶等制动手段，将车辆安全停靠在路边。若这些方式全部失效，这时远程安全员会介入，不会出现远程安全员和自动驾驶同时操控的情况。”陈国发说。

对于目前的远程监管比例，陈国发表示，由于目前规模尚小，公司主驾无人车辆总共为5辆，加之现在还不属于盈利阶段，主要还是验证整个技术的闭环性、稳定性以及安全性。因此，在验证阶段，虽然技术能做到1:4的远程监管比例，但目前实际是按照1:2来实行，中长期争取向1:11去努力。

“按照我们的计划，明年无人化的车辆会越来越多，初步可能会投入40辆，我们也会通过网格化管理的方式进行安全保障。”陈国发介绍，在允许范围内按照6平方公里或8平方公里划分一块区域，这40辆车大概会覆盖5个区域。在此框架下，每两三公里会安排一个网格化的管理人员，例如突发事故、电量检查、车辆清扫等进行紧急处理和日常运维。

陈国发表示，网格化管理的优势在于，远程监管介入也要借助驾驶模式，万一相关车辆的驾驶功能全部失效，网格化管理员第一时间赶到现场，且其设计的应急方案是5分钟以内必须抵达现场，将事故影响降到最低。

据悉，截至2024年7月，赛可智能在全国已累计开展10万公里以上的道路测试，并在仿真环境中设计了超过95000个测试场景，完成仿真测试超过150万公里，对无人化场景进行了多重技术验证及迭代，提升了系统冗余设计、远程驾控系统开发、极端场景处理应对机制、车队运营管理等方面的能力。

值得一提的是，在记者乘坐无人驾驶出租车前往赛可智能的途中，车内安全员告诉记者，现阶段需要他们接管的场景“几乎很少”。

“事实上，车辆在行驶过程中是不可以接管的，只有当车速为零或暂时失去了自动驾驶功能时才可以接管。”陈国发表示，目前出现的接管场景大多是例如车辆在路上发生拥堵时间较